

Norwegentörn SY Libra 2016

Heidi und Manfred Brandes, SSV Rostock, Schiffergilde zu Berlin

Bootstyp:	Etap 30
Länge	9,10 m
Breite	3,15 m
Tiefgang	1,75 m
Verdrängung	3,6 t
Segelfläche	50 m ²
Masthöhe	14 m
Motor	13 kW/18 PS

Vorbereitung der Reise

Außer den üblichen Überholungs- und Pflegearbeiten am Boot sind erwähnenswert:

- Neue USB-GPS-Maus Kendau MG-220 mit 99 Kanälen für GPS- und GLONASS-Satelliten
- Zwei USB-Serial-Wandler für PC, um Open CPN als NMEA-Datenmultiplexer zu nutzen
- Modifikationen der Verkabelung
- Erneute Reparatur der Hochleistungs-Lichtmaschine (unterbrochene Rotorwicklung)
- Niroverschrauben der Relingstützen in Alu lösen und mit neuer Abdichtung festziehen
- Neue Festmacher, neuer Feuerlöscher
- Dieselfilter gewechselt

Navigationsverfahren:

- An Bord sind alle von früheren Reisen vorhandenen Seekarten und Handbücher bis Norwegen.
- Papierseekarten dienen der Übersicht und liegen während der Fahrt zur Kontrolle auf dem Kartentisch.
- Vor dem Anlaufen von Häfen werden die einschlägigen Handbücher studiert.
- Ein Laptop mit Navigationsprogrammen (Open CPN, als Ergänzung Fugawi und NV-Chart-Navigator) unter Windows 10 verarbeitet die Daten von USB-GPS-Maus, USB-AIS-Blackbox und NMEA-Windgeber mit USB-Serial-Wandler. Open CPN fungiert als NMEA-Datenmultiplexer. Ein weiterer USB-Serial-Wandler gibt die NMEA-Daten wieder an Windinstrument, GPS-Tochterinstrument, beide Autopiloten, DSC-Funkgerät und NASA-AIS-Radar aus. Bei Ausfall des amerikanischen GPS arbeitet die GPS-Maus mit den russischen GLONASS-Satelliten. Über eine COM1-Schnittstelle können Wegpunkte und Routen an die zwei als Reserve vorhandenen Garmin-GPS-Geräte übermittelt werden. Beide können im Bedarfsfall die USB-GPS-Maus ersetzen.
- Im Bedarfsfall kann auch ohne Laptop navigiert werden. Mittels Umschalter können die NMEA-Daten beider GPS-Empfänger an die Instrumente weitergeleitet werden.
- Der eine GPS-Empfänger ist ein Handgerät mit internen Batterien.
- Grundsätzlich erstellen wir vor dem Ablegen auf dem Laptop eine Route, evtl. auch eine Alternative. Die täglichen Tracks werden aufgezeichnet.
- Der Laptop auf dem Kartentisch ist vom Cockpit einsehbar. Mit Autopilot nutzen wir oft einen steckbaren Sitz im Niedergang. Wir haben keine Sprayhood, sitzen dennoch geschützt und haben alles im Blick.
- Vorhandene Autopiloten: Simrad TP 22 und Raymarine SPX 5, letzterer mit vier verschiedenen Motorantrieben. Beide Autopiloten können nach Windwinkel gesteuert werden, der SPX 5 ignoriert unverständlicherweise die vom Laptop ausgegebenen GPS-Daten für Wegpunkte und Routen.
- Als Reserve haben wir zwei weitere ältere Laptops mit Windows XP. Kaum noch genutzt wurde ein Taschencomputer PDA Pocket Loox mit zugehörigem GPS und elektronischen Vektor-Seekarten CeMAP auf SD-Speicherkarten, vorher selbst eingescannte und mit Fugawi kalibrierte Papierkarten.
- Ein kleiner Reserve Akku (7Ah) ermöglicht bei Ausfall des Bordnetzes den Betrieb des DSC-Funkgerätes mit Notruf, eines GPS und des PDA-Kartenplotters für die Navigation.
- Ein NASA-AIS-Empfänger mit Display hat einen einstellbaren Alarm. Mit einer AIS-USB-Blackbox werden Schiffe in der elektronischen Seekarte auf dem PC angezeigt. Für beide ist am Mast eine separate Antenne mit Abstand zur UKW-Funkantenne montiert (Koax-T-Stück, keine Antennen-Weiche).
- Ein Radargerät dient der Kollisionsverhütung bei schlechter Sicht und Nebel und bei Bedarf notfalls zur Positionsbestimmung unabhängig vom GPS.

Wetterinformationen je nach Verfügbarkeit

- SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD-Telex in deutsch auf 147,3 kHz (bis 63° Nord empfangen), und zusätzlich auf Kurzwelle 4583 kHz, 7646 kHz, 10100,8 kHz (englisch); DWD Fax auf 3855 kHz, 7880 kHz, 13882,5 kHz für Bodenwetterkarten, Übertragung per USB zum Laptop. Das zugehörige Programm arbeitet aber nur unter Windows XP. Über eine sog. Virtual Machine (VMware) ist Windows XP von Windows 10 aus zu starten. Die Timer werden je nach Seegebiet neu programmiert. In den Empfangspausen ist NAVTEX aktiviert bzw. Sleep-Timer schalten das Gerät aus. Ausdrucke der täglichen Wetterberichte werden ins Logbuch eingeklebt.
- Die abgespeicherten Bodenwetterkarten bis 5 Tage im Voraus werden ausgewertet.
- Zusätzlich NASA Weatherman Telex-Empfänger 147,3 kHz für DWD, Seegebiete wählbar.
- Der NASA NAVTEX-Empfänger für 518 kHz und 490 kHz ist vor der Reise ausgefallen. Die Timer des SAEL WE-FAX 501 wurden für den Empfang der relevanten NAVTEX-Informationen programmiert.
- Achterstag-Antenne und aktive Antennenverstärker für alle Empfänger (auch für Weltempfänger-Radio).
- WLAN-Mastantenne Lunatronik erhöht die Reichweite für den Internet-Zugang.
- Wetter über Internet für Orte der geplanten Route auf Laptop oder Smartphone.
- Für die Vorausplanung ZyGRIB-Daten über WLAN, alternativ abgespeichert auf USB-Stick, wenn fremder PC mit Internet nutzbar ist.
- In Norwegen: Wetter von UKW-Küstenfunkstellen nach Ankündigung auf Kanal 16, allerdings in norwegischer Sprache (nautische Warnmeldungen, auch über NAVTEX).

Die diesjährige Reise in Kurzform:

Start ist am 6. Juni in Rostock. Nach einer Woche mit vier Nachtfahrten über Kattegat und Skagerrak erreichen wir Skudeneshavn auf Karmøy, nördlich von Stavanger, dabei ein Hafentag in Schweden. Nach drei wetterbedingten Hafentagen in Kolbeinshamn vor Bergen und ein Hafentag auf Bulandet, erreichen wir am 24. Juni Florø. Auch hier gibt es wieder Regentage. Trotzdem nutzen wir ein Wetterfenster mit südlichem Wind für Stadlandet nonstop mit Nachtfahrt bis Molde. Eine Nacht sind wir in Bud, dann Slalom zwischen den Inseln und Kreuzkurs über die Hustadvika nach Kristiansund Nord. In der langen Trondheimsleia haben wir Schiebewind bis 30 kn, nachts sind wir in Kongensvoll. Über Frohavet und Folla sind wir am 5. Juli nach 20 Fahrtagen in Rørvik. Nachts wird es nicht mehr dunkel. Auf der abgelegenen Insel Myken nördlich des Polarkreises erleben wir am 8. Juli, unserem 50. Hochzeitstag, die Mitternachtssonne gemeinsam mit sympathischen Norwegern. Es folgt eine Nachtfahrt über den äußeren Westfjord, dabei Kreuzen mit Nieselregen und eine enge Ansteuerung der westlichsten bewohnten Lofoten-Insel Røst. Wir waren schon einmal hier. Diesmal gelingt es uns, im Gemeindeamt den Schlüssel für die Kirche zu bekommen. Dort ist eines von fünf berühmten Altarbildern aus dem Mittelalter, gestiftet 1520 von der spanischen Prinzessin Elisabeth, Gemahlin Christians II., als Dank für die Rettung nach einer Sturmfahrt über die Nordsee. Zwei Altarbilder auf Leka und auf Hadseløy kennen wir schon. Auf der Rückfahrt kommen wir auch in Ørsta in die Kirche. In Sørpågen auf Moskenes besuchen wir einen alten Bekannten, den Leiter des Telemuseums. Am 15. Juli in Lødingen auf der Vesterålen-Insel Hinnøy am Eingang zum Ofotfjord entschließen wir uns zur Umkehr. Drei Nächte vor Anker verbringen wir ohne Strom und Frischwasser im gut geschützten Hamsunpollen auf Hamarøy. Mit einer Plane fangen wir Regenwasser auf. Einer unserer zwei flexiblen Wassertanks war unterwegs undicht geworden. Mit Kurs Süd geht es über Landegode, Inndyr, Støtt, Hals, Selsøyvik, Tjøtta nach Brønnøysund. Dort ist genau die Hälfte zwischen Kap Lindesnes und dem Nordkap. Zwischen Sørjeslingen und Stokkøy überqueren wir die Folla. Statt durch die Trondheimsleia fahren wir nördlich zwischen Hitra und Frøya, bleiben einen Tag in Hopsjøn. Neu für uns sind die gut geschützten Häfen Knarrlagsund, Veiholmen und Håholmen an der Hustadvika. Nach einer Nacht in Molde warten wir insgesamt 8 Tage in Hareid und Ørsta bei wiederholtem Dauerregen und Starkwind, bevor wir am 14. August in einer dunklen Nachtfahrt, kreuzend und bei zeitweise Nieselregen, endlich das berühmte Kap Stadlandet runden können. Mit weiteren Nachtfahrten und längeren Motorstrecken holen wir verlorene Zeit auf. Wir übernachteten nur in Askvoll und auf Espevaer. An Bergen vorbei geht es frühmorgens in dichtem Nebel. Bei Jaerens Rev segeln wir mit Spinnaker in die Nacht. Tags darauf folgt eine harte Kreuz bei Kapeffekt um die Halbinsel Lista. In Korshamn direkt vor Kap Lindesnes müssen wir wieder drei Nächte auf passenden Wind für den Skagerrak warten. Zwei Tage bleiben wir bei unpassendem Südwind auf Laesø im Kattegat. In Hals am Eingang zum Limfjord klappt endlich eine Begegnung mit unseren Freunden Edith und Gerd von der SY „Kanaloa“ aus Berlin. Sie waren bis Trondheim. Unser weitere Weg führt durch den Großen Belt. Am 5. September sind wir zurück im Heimathafen beim SSV Rostock. **Bilanz:** 62 Fahrtage, 27 Hafentage (wetterbedingt), 16 durchsegelte Nächte, 2800 sm, 82% gesegelt, im Durchschnitt 45 sm pro Fahrtag und 4 kn mittlere Geschwindigkeit.

Vor der Reise

Auch in diesem Jahr sind im Mai noch Arzttermine. Zu meinen Schulterproblemen mit drei Operationen in den letzten 10 Jahren stellten sich seit Jahresbeginn Schmerzen in den Hüftgelenken ein. Mit Schmerzmitteln bei Bedarf besserten sich die Beschwerden während der Reise zunehmend. Um Ostern fielen meine genau 6 Jahre alten Hörgeräte angeblich irreparabel aus. Das ist die Frist nach der die Krankenkasse wieder einen Zuschuss gewährt. Die Anpassung neuer Hörgeräte dauerte bis kurz vor Reisebeginn.

Bei Heidi wurde ein Bandscheibenvorfall in der Halswirbelsäule diagnostiziert. Nach vier Monaten heftiger Beschwerden bei erfolgloser konservativer Behandlung konnte sie sich am 3. Mai endlich in der Uni-Klinik Greifswald operieren lassen. Die Beschwerden waren unmittelbar danach weg. Einen Monat später konnten wir starten. Wir wählen das uns vertraute Norwegen als Reiseziel.

Mo. 06.06. 2016 Ablegen SSV Rostock 54°05,7'N 012°07,7E nonstop bis Mi. 08.06. Höganäs 56°11,9N 012°32,9E 136 sm

Am Vormittag packen wir zu Hause noch die restlichen Sachen und räumen die Wohnung auf. Nachmittags verstauen wir alles und klarieren das Boot. Abends 19:40 Uhr legen wir ab, um den passenden östlichen Wind zu nutzen. Zwei Stunden später in der Ausfahrt Warnemünde herrscht reger Schiffsverkehr: ein Kreuzfahrtschiff, 2 Frachter, 3 Fähren und die querenden Stromfähren, dazwischen wir unter Segel. Unser Kurs führt südöstlich der Kadettrinne nach NE. Unser erstes technisches Problem ist eine verstopfte Frischwasserleitung durch lose Aktivkohlekörner des Wasserfilters. Später im Hafen spüle ich alles gründlich durch und montiere das Filter in entgegengesetzter Richtung. Nachts 2 Uhr am Ende des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) ändern wir den Kurs nach Norden. Gegen 11 Uhr sind wir querab Møns Klint. Den ursprünglichen Plan, bei Malmö durch die Öresundbrücke zu fahren verwerfen wir, der Wind passt nicht. So nehmen wir den einfacheren Weg vorbei an Dragør durch das Holländerdybet bei Kopenhagen. Abends sind wir östlich der Insel Ven, nachts auf der schwedischen Seite bei Helsingborg dicht an der Grenze des VTG. Eine Fähre quert vor uns, die andere hinter uns, im VTG fahren ein Frachter und ein anderer Segler. Genau am Ende des VTG springt der Wind um, von SW auf NE direkt von vorn. Es ziehen dichte Wolken auf, das schöne Sommerwetter ist vorbei. Wir entscheiden, den nächsten Hafen Höganäs anzulaufen, eine Nachtansteuerung. Um 4 Uhr ist das Boot fest. Wir schlafen bis 10 Uhr. Nachmittags machen wir Einkäufe im Ort.

Do.09.06. bis Varberg 57°06,6N 012°14,5E 58 sm

Morgens scheint wieder die Sonne. Um 8:30 Uhr legen wir ab. Es ist Flaute. Zwei Stunden fahren wir mit dem Motor. Dann schiebt uns raumer Wind immer schneller parallel zur Küste. Um 20:30 Uhr sind wir in Varberg. Auch hier bezahle ich per Visa-Karte am Automaten. Am Morgen ist kurz auch ein Hafenmeister da, mit dem ich den Zugang zum WLAN klären kann.

Fr. 10.06. Hafentag in Varberg

Der Wetterbericht besagt Nord 5, Böen bis 7 Bft. Wir bleiben hier. Heidi kauft ein. Ich mache Foto- und Video-Aufnahmen von der Festung und im Ort.

Sa. 11.06. bis Mo. 13.06 Kattegat, Skagerrak, Lindesnes, Jaerens Rev bis Skudeneshavn 59°09,0N 005°15,5E 299 sm

Die ersten Stunden kommen wir mit angenehmem Nordostwind gut voran. Nach einer kurzen Pause ist mittags Nordwestwind von vorn, also kreuzen bei wieder zunehmendem Wind und Welle bis zum Abend. Später dreht der Wind über Nord nach Ost. Nachts begegnen wir einem Schleppnetzfischer und passieren 1:30 Uhr Skagens Rev mit viel Schiffsverkehr. Bis früh 4 Uhr mache ich Wache. Über den gesamten Skagerrak haben wir angenehmen achterlichen Wind bei herrlichem Sonnenschein. Der Autopilot steuert exakt auf der geplanten Route. Parallel fahrende Frachter halten ausreichend Abstand. Ich hole den fehlenden Schlaf der letzten Nacht nach. In der Nacht darauf geht es vorbei an Kap Lindesnes. Bei Lista ist es schon wieder hell. So ideal sind wir selten über den Skagerrak gesegelt. Es geht weiter. Um 10 Uhr liegt Egersund achteraus, um 12 Uhr sind wir am Jaerens Rev. Inzwischen dreht der Wind über SW nach NW. Eine Stunde habe ich den Blister gesetzt. Dann heißt es nur noch kreuzen. Trotzdem erreichen wir bis 21 Uhr Skudeneshavn auf der Insel Karmøy. Um 22 Uhr geht die Sonne unter.

Di. 14.06. Hafentag in Skudeneshavn

Der Wind soll nur schwach aus Nord kommen. Wir bleiben hier. Heidi macht Einkäufe, ich hole mit der Visa-Karte Geld vom Bankomat. Bis hier sind wir mit Reserve-Groß und Genua gesegelt. Beide sind wohl noch von der Erstausrüstung vor 25 Jahren. Zur Sicherheit wechsele ich sie. Die neueren Segel sind auch schon über 10 Jahre alt aber in gutem Zustand.

Mi. 15.06. nach Røvaer 59°26,4N 005°05,5E 25 sm

Am Vormittag gehen wir beide noch in einen Supermarkt. Dann erkundigen wir uns nach einem älteren Ehepaar, Inhaber eines Juweliergeschäftes, die wir von einer früheren Reise kennen. Sie sind jedoch in ihrem Sommerhaus. Gegen Mittag legen wir ab. Nach einer Stunde Motorfahrt können wir mit leichtem Wind um Ost noch durch Haugesund segeln. Die letzten 5 sm auf der Sletta bis zur Insel Røvaer müssen wir motoren. Von der Südeinfahrt führt ein enger Kanal unter einer Brücke hindurch zum Gästeschwimmsteg. In dem zugehörigen kleinen Restaurant feiert eine Gesellschaft von Hotelgästen aus Haugesund bis Mitternacht lautstark ein Sommerfest. Wir sind das einzige Gastboot.

Do. 16.06. über Siggjarsvågen und weiter nach Sagvåg 59°46,6N 005°23,5E 32 sm

Morgens regnet es. Später machen wir einen Rundgang durch Røvaer. Es gibt einen Shop, eine unscheinbare Holzkirche und ein Wandererheim, belegt von Jugendlichen. In der Dorfschule sind Prüfungen. Ein Gedenkstein erinnert an eine Katastrophe von 1899. Damals sind 30 Bewohner, größtenteils Männer, bei der Rückkehr von einer Beerdigung in Haugesund in einem plötzlichen aufkommendem Orkan ertrunken. Auch anderenorts an der norwegischen Küste gab es Opfer. Wir legen um 11 Uhr ab, zunächst 5 sm mit Motor. Dann kreuzen wir auf dem Bømlafjord, bis wir um 17 Uhr die Brücke in den Stokksund erreichen. Eine Stunde später sind wir auf der Westseite im ehemaligen Fährhafen Siggjarsvågen. Zu unserer Enttäuschung gibt es keinerlei Service. Wir fahren mit dem Motor 2 sm in den uns vertrauten Hafen Sagvåg. Das Hafenmeister-Ehepaar begrüßt uns erfreut. Sie betreiben ein kleines Café mit Andenkenverkauf. Der Mann fertigt u. a. kunstvolle Messer an. Kurz darauf werde ich von einem Mann angesprochen. Auch er kennt uns. Vor zwei Jahren waren er mit seiner Frau und wir im Flekkefjord. Hier ist der Heimathafen ihres Segelbootes.

Fr. 17.06. nach Kolbeinshamn auf Huftrøy 60°05,0N 005°16,4E 23 sm

In Sagvåg im Café können wir duschen. Am Bankomat bekomme ich anstandslos 7000,-Kr. mit der Visa-Karte. Früher waren es nur 4000,-Kr. Mittags legen wir ab. Es bleibt schwach windig. Abgesehen von fünf mühevollen Seemeilen auf dem Selbjørnfjord, ist es Motorfahrt. Bis Montag ist Starkwind aus Nord angesagt. Den sehr geschützten Hafen Kolbeinshamn kennen wir von unserer Bergen-Fahrt 2003. Am Gästesteg liegen schon 2 größere holländische Stahlboote.

Sa. 18.06. bis Mo. 20.06. Hafentage in Kolbeinshamn

Draußen ist Starkwind aus Nord. Die Sonne scheint. Wir wandern mehrere Kilometer auf einer schmalen kurvenreichen Autostraße durch den Wald zu einem Supermarkt in Storebø. Auf dem Rückweg sucht Heidi mal wieder vierblättrige Kleeblätter. Ich bin längst auf dem Boot, als sie per Handy anruft. Unser Boot hat sie von der gegenüber liegenden Seite der Bucht gesehen. Die letzten 200 m bis zum Hafen hat sie nicht gefunden. Ich hole sie ab. Ansonsten kann man an Land hier nicht viel unternehmen.

Am Montag Vormittag regnet es. Wir entdecken in der Bilge unter den Bodenbrettern Wasser. Ursache ist nach 10 Jahren Nutzungsdauer einer der beiden flexiblen Wassertanks. Der andere Tank hatte schon nach 2 Jahren ein Leck an der Schweißnaht. Mit Pantera und aufgeschraubten schmalen Leisten habe ich damals repariert. Dieses Mal finde ich zu Hause ein kleines Loch an einer Knickstelle. Mit einer M4-Schraube und Pantera repariere ich wieder. Die Ecken, an denen der Tank anliegt, will ich künftig abschrägen. Für die Weiterfahrt mit einem Tank wird der Zulaufschlauch mit einem Holzpfropfen verschlossen.

Di. 21.06. nach Byrkenes 60°54,0N 004°49,7E 55 sm

Endlich geht es früh mit leichtem SW-Wind weiter, mittags vorbei an Bergen nordwärts in den Hjeltefjord. Abends um 20 Uhr vor der Insel Fedje ist Flaute. Wir fahren unter Motor. Heidi will mit Lichtmaschinenstrom und 220 V-Wechselrichter Tee kochen. Wegen einer querenden Fähre fahre ich langsam. Kurz darauf liefert die Lichtmaschine keinen Strom mehr. In den letzten 2 Jahren war jedes Mal die Erregerwicklung des Rotors unterbrochen. Nach Demontage zu Hause ist ein am Schleifring eingesetzter Ersatzdraht unterbrochen. Ob eine dritte Eigen-Reparatur nun halten wird? Querab von Fedje nehmen wir als Abkürzung eine bekannte Insel-Durchfahrt und queren den Fensfjorden. Es ist noch hell beim Anlegen im Hafen von Byrkenes. Vor 2 Jahren mussten wir an eine Bretterwand. Heute sind wir das einzige Gastboot. Außer Strom gibt es keinen Service, kein Wasser. Am Schwimmsteg finden wir keinerlei Klampen oder Ringe. Wir verholen das Boot sicherheitshalber auf die Leeseite und ziehen die Leinen durch die Ritzen zwischen den Brettern. Bei stärkerem auflandigen Wind würden wir von den Muringleinen des Stegs nicht frei kommen.

Mi. 22.06. nach Bulandet 61°17,1N 004°38,0E 26 sm

Während ich vormittags eine meiner zwei Ersatz-Lichtmaschinen einbaue (Leistung 70 A statt 120 A), geht Heidi zum Einkauf in den Ort. Nachmittags legen wir ab. Frischer südlicher Wind schiebt uns über den Sognesjøen und mit Düseneffekt durch den Ytre Steinsund. Wir nehmen den kürzesten Weg nordwärts.

Um 19:20 Uhr legen wir auf Bulandet längsseits an die deutsche Hanse SY „Happy Hour“ an. Wir sind überrascht: die Eigner Karsten und Andrea aus Leipzig haben wir 2012 schon einmal auf der Insel Senja im Norden Norwegens getroffen, damals mit einem anderen Boot, das sie mit weiteren Eignern teilten.

Do. 23.06. Hafentag auf Bulandet

Heute regnet es wiederholt. Wir bleiben hier. Karsten und Andrea erkunden den Insel-Archipel mit Verlandet per Bordfahrräder. Wir machen nur einen kurzen Rundgang, waren früher schon hier. Auch möchte ich meine Hüftgelenke nicht überstrapazieren.

Fr. 24.06. nach Florø 61°36,1N 005°01,8E 26 sm

Ablegen 10 Uhr, mit Motor durchfahren wir die Brücke, 18 m hoch. Mit Anliegerkurs können wir 8 sm segeln, dann ist Flaute. Der erste Angelversuch dieses Jahres endet mit 2 kleinen Fischen, dann verhakht der Pilker am Grund und die Leine reißt. Die restliche Strecke müssen wir motoren. Um 17 Uhr legen wir in Florø an. Beim Anlegen nimmt uns unerwartet ein Norweger die Leinen ab. Er sagt, er war mit seiner HR 43 in den schwedischen Schären und geht mit einem „See you later“ zu seinem Boot. Am nächsten Morgen ist er noch einmal bei uns. Erst im Verlauf des Gesprächs begreifen wir, wir kennen uns, haben Per Ragnar schon 2009 auf Igerøy und 2012 in Brønnøysund getroffen. Damals hatte er eine Nautikat. Er legt ab. Das Wetter ist schlecht, der Wind bei Stadlandet NE 4-5. Wir bleiben.

Sa. 25.06. und So. 26.06. Hafentage in Florø

Die Windrichtung für eine Weiterfahrt wäre schwach und gegen an. Am Sonntag regnet es wiederholt, also: Einkaufen, Wäsche waschen, Arbeiten am Boot und Anlegen einer Excel-Tabelle auf dem Laptop.

Mo. 27.06. und Di. 28.06. nach Molde 62°44,0N 007°09,1E 124 sm

Für 2 Tage ist südlicher Wind, dabei wiederholt Regen. Die Nächte sind kurz und wenig dunkel. Wir werden nonstop um das kritische Kap Stadlandet fahren. Auf der offenen See sind 5 bis 6 Bft angesagt. Wir nehmen den üblichen inneren Weg um den Hornelen. Alternativ habe ich auch eine kürzere äußere Route erstellt. Innen gibt es mehrere Häfen, um die Fahrt notfalls zu unterbrechen. Den ersten Tag haben wir Nieselregen mit wechselnder Intensität. In der Windabdeckung nördlich des Hornelen bis zur Brücke bei Maløy brauchen wir den Motor. Der Kapeffekt bei Stadlandet bringt achterlichen Wind um 20 kn, die angesagten 5 bis 6 Bft. Der Seegang hält sich in Grenzen. Wegen des starken Windes weichen wir von der geplanten und bekannten Route vorbei an Fosnavåg ab und biegen gleich hinter Stad auf den inneren Weg ein. Der Seegang ist weg, dennoch kommen Fallböen von den Bergen der lang gestreckten Halbinsel. Uns kommt das Kreuzfahrtschiff „Berlin“ entgegen. Ich verzichte darauf, eine neue Route zu erstellen. Wir machen uns einen unnötigen Umweg. Der weitere Weg führt durch den Rovde- und Vartdalsfjorden. Früh morgens kommt die „MSC Musica“ entgegen und biegt zum Geirangerfjord ab. Ålesund bleibt in der Morgensonne achteraus. Nach Durchfahrt des Lepsøya Revs segeln wir durch den Midt- und Moldefjorden nach Osten. Um 15:30 Uhr fahren in den Gästehafen von Molde. Barbara und Werner von der SY „Zarzura“ erwarten uns. Vor 4 Jahren in Egersund mussten wir gemeinsam 9 Tage auf passenden Wind warten. Es gibt viel zu erzählen.

Mi. 29.06. Hafentag in Molde

Heidi fährt mit unseren Freunden auf die nahe Insel Hjertøya zum dortigen Fischerei-Museum. Ich ändere die Timer des Wetterempfängers für die jetzt aktuellen Seegebiete der Norwegischen See. Dann schalte ich den 1000 W-Wechselrichter vom direkten Ausgang der Lichtmaschine auf eine Verbraucher-Batterie um, weil die Leistung der Austausch-Lichtmaschine geringer ist. Abends zeigen wir auf unserem Boot Fotos von der letzten Reise 2015 rund um die Ostsee.

Do. 30.06. nach Bud 62°54,3N 006°54,3E 17 sm

Gegen Mittag verlassen wir das freundliche Molde. Es ist ein Kreuzfahrtschiff angekündigt. Eine Festmachertrosse sperrt dann den Gästehafen. Der SW-Wind ist so schwach, dass wir einen Segelversuch abbrechen. Für den Abend ist eine Sturmwarnung angesagt. Noch vor 16 Uhr sind wir in Bud. Eine Stunde später, Heidi ist gerade vom Einkauf zurück, haben wir Schauerböen mit Schaumkronen im Hafen. Als es wieder ruhig ist, kommt ein dänischer Einhand-Segler bei uns längsseits. Er war auch in Molde. Wir laden ihn zum Abend ein. Ich gehe vorher noch auf einen Fels-Hügel beim Hafen, wo die Deutschen im 2. Weltkrieg Kanonen stationiert hatten. Dort ist jetzt ein Museum.

Fr. 01.07. nach Kristiansund 63°07,1N 007°44,0E 36 sm

Um 8 Uhr verlassen wir Bud. Der Wind kommt von vorn aus NE. Die innere Hustadvika fahren wir mit dem Motor. Nach 7 sm ist zum Kreuzen ausreichend Platz zwischen den Untiefen. Nach dem Passieren der Brücke an der Hafeneinfahrt von Kristiansund dreht vor uns die „Lofoten“, das älteste noch fahrende Schiff der Hurtigruten (1964). Unmittelbar danach kommt von hinten die neue „Spitzbergen“ (2016), und legt an.

Sa. 02.07. Hafentag in Kristiansund

In der Nacht regnet es häufig. Morgens schlafen wir lange. Wir kaufen zwei Tageskarten für eine Fußgänger-Fähre, die regelmäßig im inneren Hafen im Kreise fährt. Beim Klippfisch-Museum steigen wir aus. Wir werden persönlich von einer hier lebenden deutschen Frau durch die Räume geführt. Sie stammt aus Brenz in Mecklenburg, nicht weit von unseren Heimatdörfern bei Ludwigslust. Die auf der Insel Norlandet 1914 aus Granit erbaute Kirche und auch die moderne Kirche auf Kirchlandet sind für Besucher geschlossen. Heidi ist abends auf einer norwegischen Hanse 47 zu Gast. Im Fernsehen ist das EM-Spiel Deutschland Italien: Sieg für Deutschland beim 11 m – Schießen. Ich halte nichts von Fußball, habe an Bord Reisebericht geschrieben.

So. 03.07. nach Kongensvoll 63°33,1N 009°24,1E 57 sm

Heute ist passende Windrichtung für die Weiterfahrt, allerdings nach DWD 5 bis 7 Bft. Nach GRIB-Daten sollte es in der Trondheimsleia bei Abdeckung durch die großen Inseln Smøla und Hitra ruhiger sein. Wir starten gegen 11 Uhr, ziehen gleich das Groß und segeln durch die Brücke nach NE. Dann erfasst uns der Wind. Ich ziehe 2 Reffs ein, berge später das Groß und vorübergehend sogar die Fock. Bei Schauerböen läuft das Boot vor Top und Takel. Erst nach 22 Uhr erreichen wir die geschützt gelegene kleine Marina Kongensvoll. Vor der Einfahrt sind wir in großem Bogen um eine Fischfarm gefahren.

Mo. 04.07. und Di. 05.07. nach Rørvik 64°51,6N 011°13,8E 96 sm

Wir legen früh ab. Der Wind ist heute sehr variabel, mal SW, mal NW, auch Flaute. Querab Storfosna angeln wir 4 mittelgroße Fische. Vorbei an dem roten Holzturm des Kjeungskj-Leuchtuers schleichen wir im Innenfahrwasser. Etliche Schiffe begegnen uns, u. a. wieder die Hurtigruten-Schiffe „Lofoten“ und „Spitzbergen“. Am Abend noch vor Stokksund nehmen wir Kurs auf die offene Folla. Leichter Wind von hinten schiebt uns. Immer wieder muss ich halsen, dabei den Spibaum neu ausbaumen. Zwischenzeitlich übernimmt Heidi die Wache. Der Autopilot steuert. Die Nächte werden immer kürzer und heller. Am Vormittag passieren wir die Leuchttürme Gjeslingen und Grinna an der trichterförmigen Zufahrt nach Rørvik. Die Gästeplätze sind weitgehend belegt. Als ein Motorboot wegfährt, legen wir noch einmal um. Heidi macht einen Groß-Einkauf. Ich hole anschließend Geld vom Bankomat. Heidi spricht noch mit 4 Männern von einem deutschen Boot. Später bei den Lofoten identifizieren wir die „Aurora“ per AIS, sehen sie nur entfernt im Fernglas. Auf einen Anruf per Funk reagiert niemand. In Norwegen begegnen wir keinem deutschen Boot mehr.

Mi. 06.07 und Do. 07.07. nach Myken 66°45,6N 012°28,5E 133 sm

Wir legen schon um 5 Uhr ohne Frühstück ab. Zunächst ist Flaute, 6 sm Motor. Dann haben wir unterschiedlichen Wind um West, fast durchgehend bewölkt, zeitweise regnet es. Wir segeln vorbei an den Inseln Leka und Torghatten, dem Berg mit dem Loch. Um 16 Uhr passieren wir Brønnøysund, abends Alstahaug mit dem Pedder-Dass-Museum auf der großen Insel Alsten. Die Berge „Sieben Schwestern“ sind in Wolken gehüllt. Um Mitternacht geht es vorbei an Sandnesjøen. Wir erwägen anzulegen. Nach GRIB-Daten gibt es nur schwachen drehenden Wind und zuweilen Regen. Im selben Moment kommt Wind auf. Wir fahren weiter durch die helle Nacht. Jetzt verlassen wir den üblichen Innenweg, schwenken direkt nach Norden. Während einer vorübergehenden Flaute angeln wir. Wir haben gleich 3 Makrelen auf einmal am Vorfach. Noch 2 Makrelen und 2 mittlere Dorsche, das reicht uns. Als wir um 11:11Uhr bei 66°33,44'N den Polarkreis überqueren, liegt die hohe Insel Hestmannen achteraus. Heidi öffnet traditionsgemäß eine Flasche Sekt. Den größeren Rest lassen wir für die Ankunft auf Myken. Als wir 17:15 Uhr dort eintreffen, ist der kleine Gästeschwimmsteg voll belegt, mehrere Motorboote und ein Segler. An letzterem binden wir längsseits an. Heidi geht zu Erkundungen an Land. Inzwischen kommen unsere norwegischen Nachbarn. Ich erzähle, wir waren vor 7 Jahren schon einmal hier und haben morgen unseren 50. Hochzeitstag. Unterwegs haben wir alles Wasser zum säubern der Fische verbraucht. Aus dem Schlauch auf dem Steg kommt kein Tropfen. Heidi holt von Land per Plastikflasche und Kanister Wasser zum Zähneputzen und Tee-Kochen. Unser Segelfreund Ernst war mit seiner SY „Aurora B.“ auf seinen 12 Norwegen-Reisen wiederholt auf Myken. Heidi fragt nach seiner Bekannten der ehemaligen Lehrerin Gro und ihrem Exmann Helge. Ein Mann führt uns zu dem Haus von Gro. 2009 hat Heidi in ihrem Café gegessen. Jetzt ist es aus gesundheitlichen Gründen geschlossen. Auch Helge treffen wir. Er betreibt jetzt in der ehemaligen Fischfabrik die nördlichste Whisky-Destillerie für den Eigenbedarf in seinem Restaurant. Um unseren Wassertank wieder aufzufüllen, sollen wir am nächsten Tag zur gegenüber liegenden Leuchtturm-Insel fahren. Dort gibt es am Anleger einen Wasserschlauch. Die ehemalige Schule ist jetzt „Bed&Breakfast“. In einem Klassenraum stehen 3 kleine Wohnwagen als Schlafgelegenheit, im Aufenthaltsraum ein Fernseher. Abends ist wieder Fußball, Heidi muss hin. Ich gehe an Bord. Dort habe ich mit der WLAN-Mastantenne Internet vom Restaurant. Gegen Spielende ruft Heidi mich an, ich soll sie abholen. Deutschland verliert gegen Frankreich. Auf dem Rückweg habe ich heftige Beschwerden im linken Hüftgelenk. Ich gehe zu Bett, bin müde von der Nachtfahrt. Nach

Mitternacht wache ich auf. Heidi ist weg, das Boot offen. Ich ziehe mich an, finde Heidi auf dem Motorboot vor uns. Alle Norweger sind versammelt. Es gibt Rotwein. Heute ist ja unser 50. Hochzeitstag. Es ist schon ungewöhnlich, dass wir den hier auf dieser abgelegenen Insel begehnen.

Fr. 08.07. und Sa. 09.07. nach Røst/Lofoten 67°30,5N 012°05,0E 73 sm

Wir schlafen aus. Auch die Norweger haben Zeit. Gegen Mittag legen sie ab. Wir fahren zur Leuchtturm-Insel. Dort treffen wir noch einmal Gro und Helge. Sie fahren mit ihrem Boot zurück. Wir nehmen Wasser und machen Mittag. Oben beim Leuchtturm haben wir eine grandiose Aussicht. Ich habe noch Internet, kann einige E-Mails beantworten und Fotos für die Web-Seite der Schiffergilde schicken. Nach 16 Uhr entschließen wir uns zum Ablegen. Es wird eine anstrengende Nachtfahrt. Der Wind aus Nord kommt genau von vorn, also kreuzen, unruhige Wellen, viele Wolken, zuweilen Nieselregen, immer wieder Segelmanöver, Ein- und Ausreffeln, sowie Steuern von Hand. Um 6 Uhr früh sind wir vor der Leuchtturm-Insel Skomvaer, das Ende der Lofoten-Kette. Noch bis gegen 11 Uhr kreuzen wir gegen den Gezeitenstrom mit ungünstigem Wendewinkel. Hier zwischen den Inseln hindurch läuft der berühmte Moskenstraumen. Die gut markierte längere Einfahrt nach Røst kennen wir von früher. Weit innen ist ein Gästeschwimmsteg, außer Strom ist dort aber kein Service. Inzwischen gibt es weitere Anlegemöglichkeiten. Die Liegegebühr von 150,- Kronen bezahlen wir im nahen Restaurant, das offensichtlich einem der reichen „Fischer-Könige“ hier gehört.

So. 10.07. Hafentag auf Røst

Wir wissen, in der hiesigen Kirche befindet sich eines der fünf berühmten Altarbilder aus dem Mittelalter, welche die spanisch/niederländische Prinzessin Maria, Enkelin der Isabella von Kastilien, 1520 in den Niederlanden anfertigen ließ. Als künftige Gemahlin des dänischen Königs Christian II. nannte sie sich später Elisabeth. Bei der Überfahrt über die Nordsee hat sie einen schweren Sturm lebend überstanden. Zum Dank ließ sie die genannten Altarbilder in mehreren norwegischen Kirchen aufstellen. Am Sonntag früh will ich erkunden, ob Gottesdienst ist. Ich gehe ohne zu frühstücken. Der Weg ist weiter als gedacht. Doch die Kirche ist geschlossen, keine weiteren Informationen. Ich mache noch Fotos von der alten, zu klein gewordenen, 1900 größtenteils abgerissenen Steinkirche. Es wird eine zweistündige Wanderung. Eine andere historische Begebenheit lesen wir in den Aufzeichnungen unseres Segelfreundes Ernst: Im Januar 1432 strandete nahe bei Røst ein Boot des venezianischen Kaufmanns Pietro Querini mit 16 von 68 Mann. Vor der Bretagne hatten sie Schiffbruch erlitten. Nur 10 Überlebende mit Querini kehrten im Frühjahr nach Venedig zurück. Ein Restaurant auf Røst ist nach ihm benannt. Abends im Wandererheim können wir duschen. Ich sehe einen Aushang mit Angabe einer Telefonnummer, um die Kirche zu besichtigen. Heidi lässt sich gleich ein Telefon geben. Am Montag ab 9 Uhr können wir uns in der Verwaltung der Kommune den Schlüssel für die gegenüber liegende Kirche geben lassen. Alles klappt. Das hiesige Altarbild ist das kleinste von allen fünf. Im Gebäude der Kommune kauft Heidi noch T-Shirts für unsere Enkel und eine CD der „Røst Sanger“. Als wir unterwegs die Musik anhören wollen, ist keine CD in der Hülle.

Mo. 11.07. nach Sørvågen 67°53,4N 013°01,8E 39 sm

Mittags laufen wir aus. Hoch am Wind segeln wir vorbei an der Insel Vaerøy und am Hafen von Å, dem letzten per Straße erreichbaren Ort der Lofoten, zugleich letzter Buchstabe des norwegischen Alphabets. Unterwegs ist das Wasser infolge des Moskenstraumen recht kabbelig. Gegen 23 Uhr sind wir im Hafen von Sørvågen, vorher mussten wir noch 2 Stunden motoren. Auf den Gästeeplätzen liegen 2 übergroße Motorboote. Daran längsseits anzulegen geht nicht. Auf der Innenseite des Schwimmstegs zwischen den einheimischen Fischkuttern ist eine Lücke, in die wir mit unseren 9 m Länge exakt hinein passen.

Di. 12.07. und Mi. 13. 07. nach Lødingen 68°24,7N 016°00,2E 93 sm

Vormittags gehen wir in das Telemuseum. 2006 waren wir zum ersten Mal hier, 2012 noch einmal. Es gibt ein herzliches Wiedersehen mit Kjell, dem Leiter des Museums. Sein Vater war Leiter der Telefonzentrale. Mit Kjells Hilfe bekommen wir eine Telefonverbindung zur Kommune auf Røst. Heidi gibt unsere Rostocker Adresse durch. Tatsächlich finden wir nach unserer Rückkehr zu Hause die CD vor. Neben dem Museum ist gleich ein „Joker“-Laden. Wir ergänzen unsere Lebensmittel. Um 12:30 Uhr verlassen wir Sørvågen. Der Wind ist schwach. Keine 2 Stunden später haben wir querab von Reine durch den Düseneffekt über 20 kn Wind. Schleunigst berge ich die Genua, ziehe 2 Reffs ins Groß. Das Spiel zwischen Flaute mit Motor in der Abdeckung der hohen Berge und Starkwind wiederholt sich noch mehrmals am Tag. Um Mitternacht liegt die Leuchtturm-Insel Skrova querab. Vor 4 Jahren waren wir hier, heute segeln wir vorbei. Bedingt durch Kursänderung und Winddrehung kommt jetzt der Wind mal wieder von vorn, also kreuzen und auch Segelmanöver. Ich komme kaum zum Schlafen. Wir haben heute und hier noch Mitternachtssonne. Für kurze Zeit erscheint sie im Norden in einer Lücke zwischen den Bergen. Am frühen Nachmittag erreichen wir Lødingen, letztlich nur mit einer Stunde Motor. Wir gehen in den engen Innenhafen, waren

schon zwei mal hier. Es gibt noch einen Schwimmsteg beim Fähranleger, jedoch ohne Service und wenig geschützt. Am Hafen ist ein Caravan-Stellplatz. Dort sind Duschen, Toiletten, Waschmaschine und ein Bezahl-Automat, aber alternativ auch wie sonst ein Briefkasten. WLAN-Verbindung habe ich dort auch, bis zum Boot reicht es auch mit Mastantenne nicht. Im hiesigen Telemuseum kennen wir zwei freundliche Damen. Dort ist Donnerstag bis Sonnabend, also ab morgen geöffnet. Abends beraten wir: es ist Halbzeit, wann kehren wir um? In früheren Jahren waren wir erst Ende Juli hier. Am Wochenende wird das Wetter schlecht. Damit verwerfen wir eine Weiterfahrt durch den Tjeldsund bis Hårstad und über Rysøy und den Raftsund zurück. Morgen könnten wir mit Westwind noch bis Narvik. Dort waren wir schon vor 10 Jahren. Wir entscheiden, einen Tag zu warten und evtl. noch in den landschaftlich schönen Tysfjorden zu fahren.

Do. 14.07. Hafentag in Lødingen

Heidi hat sich mit zwei Ehepaaren aus Belgien und Holland angefreundet. Sie sind jedes Jahr mit ihren Wohnmobilen den ganzen Sommer hier. Von ihnen hat sie Fisch geschenkt bekommen. Mittags gehen wir ins Lotsen- und Tele-Museum. Unsere bekannten Damen sind in Rente. Der neue Leiter telefoniert zwar, aber sie haben Besuch und keine Zeit für uns. Im Ort gibt es einen Bankomat. Der ist aber nicht betriebsbereit. Am Hafen ist ein Baumarkt und Boots-Geschäft. Ich kaufe eine innen gefütterte angenehm zu tragende echt wasserdichte Regen-Kleidung. Bezahlung per Visa-Karte geht anstandslos. Morgen früh wollen wir weiter. Abends verabschieden wir uns von den Wohnmobilisten.

Fr. 15.07. und Sa. 16.07. Hamsunpollen, Anker 68°07,4N 015°30,4E 66 sm

In Lødingen fahren wir früh an die Tankstelle. Wir müssen länger warten. Der Zapfhahn wird ausgetauscht, funktioniert aber nicht. Dann wird meine Visa-Karte am Terminal nicht akzeptiert. An der Kasse im Geschäft kann ich die Tankrechnung wie schon die Regenkleidung anstandslos bezahlen. Wir segeln in den Tysfjorden, haben Kjøpsvik nach der Beschreibung im Handbuch für das erwartete schlechte Wetter für geeignet befunden. Noch vor 18 Uhr sind wir dort. Der lange Beton-Schwimmsteg ist ziemlich desolat. Strom und Wasser gibt es nur am landseitigen Ende. Bei der Beschreibung haben wir unterschätzt, dass der Hafen nach SW offen ist. Nur einfache schwimmende Wellenbrecher sind ausgelegt. Ein Schild am Steg warnt davor, bei Starkwind hier zu bleiben. Wir legen gleich wieder ab, fahren zurück, aber wohin? Zudem müssen wir kreuzen. Am nördlichen Ausgang des Tysfjorden liegt Korsnes. Der Hafen ist sehr klein und hat nach Handbuch keinen Service. Ich hoffe, bis zum Mittag Narvik erreichen zu können. Der Wind hat auf NE gedreht, kommt sowohl für Narvik als auch für Lødingen von vorn. Um Mitternacht kehre ich um, ändere den Kurs auf SW nach Tranøy auf Hamarøy. 3 sm vor dem Hafen fällt eine neue Entscheidung. Tranøy ist nach NE offen. Von dort kommt jetzt der Wind. Im Fernglas sehe ich etliche Boote. Wäre für uns noch ein annehmbarer Platz? Ich bin müde. Weiter voraus ist kein Hafen in Reichweite. Wir kennen den Hamsunpollen, ein rundum geschütztes Becken mit einer schmalen 1 sm langen Zufahrt. Früh um 6 Uhr ankern wir dort am Nordende auf 10 bis 12 m Tiefe, Bügelanker 16 kg, fast 40 m Kette. Mittags beginnt es zu regnen.

So. 17.07. bis Mo. 18.07. Anker im Hamsunpollen 68°06,6N 015°30,9E 1 sm

In der Nacht springt der Wind um, jetzt auflandig mit Böen bis 20 kn, aber kein Schwell. Noch hält der Anker. Der Wetterbericht besagt weiterhin 5 Bft aus SW und Regen. Wir legen um ans Südende. Am Ufer stehen hohe Bäume. Es ist 15 bis 17 m tief. Ich bringe zusätzlich 15 m Trosse und den 16 kg Brittany-Zweitanker aus. Während des Umlegens kommt wieder mal Lichtmaschinen-Alarm. Es ist der Befestigungs-Bolzen gebrochen. Das hatte ich vor 2 Jahren mit dieser Lichtmaschine schon einmal. Ich finde einen passenden Ersatzbolzen. Auch am Montag und Dienstag regnet es immer wieder. Der Wind bleibt meist ablandig aus SW bis NW. Unser Wassertank wird leer. Als Notreserve haben wir zwei Fünf-Liter-Kanister. Im Cockpit spanne ich eine Plane. In einem Eimer fangen wir Regenwasser auf. Zum Abwaschen nehmen wir Seewasser. Mit Lebensmitteln und Getränken sind wir ausreichend eingedeckt. Am Freitag im Tysfjorden haben wir geangelt. Wir essen Fischsuppe und gebratene Filets. Tee und Kaffee kochen wir bei laufendem Motor über den 1000 W-Wechselrichter. Auch die Batterien wurden wiederholt nachgeladen. Insgesamt haben wir 6,5 Motor-Betriebsstunden registriert. Früh morgens heizen wir mit dem Wallas-Dieselkocher. Trotzdem gibt es Kondenswasser in einigen Ecken der Staufächer. Wir verbringen die Zeit mit Lesen, Musik hören, Essen, Trinken und ausgiebig schlafen. Durch Winddrehung kommt der Zweitanker lose. Die Trossen liegen übereinander. Mit der Schotwisch hole ich den Anker samt Bleitrosse ein Stück hoch. Ich mache den Fehler, bei hängendem Anker die Trosse vor dem Bugkorb auf die andere Seite zu nehmen. Ein plötzlicher Schmerz fährt mir in den Rücken. Mit Schmerzmitteln bessern sich die Beschwerden nach 2 bis 3 Tagen.

Di. 19.07. bis Mi. 20.07. nach Landegode 67°23,4N 014°14,8E 87 sm

Dienstag Nachmittag hört es auf zu regnen und der Wind beruhigt sich. Noch kommt er aus SW, soll morgen

nach Nord drehen, aber auf 0 bis 2 Bft abnehmen. Um 18 Uhr holen wir den Anker auf. Nach der engen Ausfahrt setzen wir Segel. Im offenen Wasser haben wir dann doch 20 kn Wind aus SW und ziemlichen Seegang. Mit 2 Reffs kreuzen wir. Um 22 Uhr kann ich aus reffen, nach Mitternacht die Genua setzen. Der Wind nimmt weiter ab. Mittags läuft für 3 Stunden der Motor. Wir nehmen Kurs auf Landegode. Zwei Stunden haben wir noch angenehmen achterlichen Wind. Nördlich von Landegode sehen wir mehrmals einen Wal blasen, dann taucht er ab, zeigt seine Flunke. Um 17 Uhr sind wir im Hafen. Eine Seite des Stegs belegt ein Motorboot. Wir müssen uns noch etwas rückwärts verholen, weil der Wasserschlauch nicht reicht. An dem kurzen freien Ende legt später eine 38-Fuß-Bavaria mit nur halber Bootslänge an. Ich helfe beim Anbinden. Später kommen wir ins Gespräch. Heidi verschenkt vierblättrige Kleeblätter. Der Segler mit Frau und einer Bekannten sind aus Svolvaer. Es sind Freunde der Segler, bei denen wir an unserem 50. Hochzeitstag auf Myken längsseits lagen. Per SMS werden gegenseitig Grüße ausgetauscht. Wir sprechen mit einem rüstigen älteren Mann. Er ist mit einem einfachen Holz-Ruderboot von Insel zu Insel unterwegs.

Do. 21.07. nach Inndyr 67°02,2N 014°01,5E 26 sm

Um 11 Uhr legen wir ab. Bei dem angesagten schwachen Wind wollen wir zunächst nur bis Bodø. Unterwegs machen wir eine erfolgreiche Angelpause. Dann kommt Wind. Wir nehmen Kurs südwärts und entscheiden uns nach einigem Hin und Her für Inndyr auf der Festlandseite. Dort sind ein Bootsclub, Supermarkt und eine Bank. Am Schwimmsteg ist eine freie Lücke, in die wir zentimetergenau hinein passen. Heidi macht mehrere Einkäufe, wir waschen Wäsche und ich hole prophylaktisch Geld vom Bankomat. In einem Baumarkt kaufe ich 2 Ersatz-Bolzen für die Lichtmaschinen-Befestigung.

Fr. 22.07. nach Støtt 66°55,5N 013°26,1E 16 sm

Jetzt ist Hochsommerwetter. In der offenen Kajüte messen wir nachmittags 30°C. Wir stehen kurz vor einem Kreislaufkollaps. Der Wetterbericht besagt 0 bis 2 Bft von Ost über Süd auf Nord drehend, abends Nebel. Den hat uns auch die Schiffsführerin eines vor uns liegenden Zubringer-Motorbootes angekündigt. Um 16:30 Uhr legen wir ab. Durch den schmalen Stavsund fahren wir mit dem Motor. Nach 2 sm Segelversuch ist Flaute. In der Zufahrt nach Støtt gibt eine neue Gästebrücke. Sie ist voll belegt. Um 21 Uhr legen wir in an dem bekannten alten Schwimmsteg in der inneren Bucht an. Vor einem neu eröffneten Restaurant ist auch ein Schwimmsteg. Von der Terrasse kommt lautes Stimmengewirr der Gäste. Dort liegen nur Motorboote. Wir benutzen die Toiletten beim Aufenthaltsraum der Fischer. Das ist eigentlich nicht erwünscht. Eine Stunde nach dem Anlegen verschwindet der nahe Berg Kunna im Nebel. Erst am Morgen klart es langsam wieder auf. Eine besondere Begegnung ist der jetzt 89 Jahre alte Inhaber der „Butyk“, dem früheren Landhandel, Herr Karl Henry Sørensen. Vor 10 Jahren bei unserem ersten Aufenthalt erschien er uns schon steinalt.

Sa. 23.07. nach Halså/Esøya 66°44,6N 013°32,9E 16 sm

Mittags scheint wieder die Sonne. Die meisten Boote sind weg. Auch wir binden um 14 Uhr ab. Das nächste Ziel wäre Bolga, ist aber unattraktiv, kein Service, wenig Platz. Im Handbuch finden wir den Bootsclub Halså, Kommune Meløy. Bei Ørnes fahren wir durch den schmalen Meløy-Sund, dann vom Meløyfjorden zum Skardsfjorden. Dort angeln wir 3 Fische. Um 19 Uhr fahren wir in den Hafen, sind das einzige Segelboot. Das geräumige Klubhaus ist rund um die Uhr geöffnet. Nachts regnet es mal wieder.

So. 24.07. nach Selsøyvik 66°34,5N 012°58,8E 20 sm

Es ist trübe, dichte Wolken. Um 12 Uhr legen wir ab. Unweit durch den Holandsfjorden waren wir 2006 zum Svartisen-Gletscher. Heute sehen wir nichts. Auch der Gipfel des „Roten Löwen“ von Rodøya verhüllt sich in Wolken. 20 sm von 25 sm können wir segeln. Um 17:30 Uhr erreichen wir den alten Handelsplatz Selsøyvik. Von der Außenseite des Schwimmstegs verholen wir uns auf einen ruhigen Platz dicht am Ufer. Die Wolken verziehen sich. Bei Sonnenschein kann ich Foto-Aufnahmen machen. Abends ist der Hafen voll.

Mo. 25.07. nach Tjøtta 65°49,2N 012°25,8E 52 sm

Noch passt die Windrichtung. Wir legen früh 7:30 Uhr ab. Mit leichtem Schiebewind passieren wir 7:47 Uhr den Polarkreis südwärts. Das Polarkreis-Monument auf der kleinen Insel Vikingen befindet sich 2 sm südlicher. Wind- und Kurs-Änderungen beschäftigen mich mit Halsen und Spibaum-Wechsel für die Genua. Um 17 Uhr haben wir Sandnesjøen querab. Es wird zunehmend sonniger, abends sind es 20°C. Immer klarer und größer erscheinen die „7 Schwestern“, eine über 1000 m hohe imposante Bergkette. 1,5 Stunden später fahren wir an Alstahaug vorbei. Es war die Wirkungsstätte des Dichters und Pfarrers Pedder Dass. Im Fernglas sehen wir die Kirche, ein Denkmal und ein modernes Museums-Gebäude. Vor 10 Jahren waren wir abends an der Anlegestelle des Touristenbootes und sind an Land gegangen. Jetzt gibt es einen kleinen Schwimmsteg, der von 2 Motorbooten voll belegt ist. Gegen 22 Uhr erreichen wir Tjøtta. Wieder gibt es nur noch eine enge Lücke für uns. Dann folgt noch ein Gewitter. Vor 2 Jahren kam das Gewitter noch unterwegs.

Di. 26.07. nach Brønnøysund 65°28,4N 012°12,5N 28 sm

Bei Sonnenaufgang wachen wir auf, nehmen Wasser und fahren 5:20 Uhr aus dem Hafen. Schon bald haben wir 20 kn Wind aus SW von vorn. Mit 2 Reffs und Fock 1 kreuzen wir in großen Schlägen. Die Wellen bleiben klein. Das Boot läuft 5 kn. Später kann ich ausreffeln und auf Genua wechseln. Um 12:30 Uhr finden wir einen freien Platz am Gästesteg in Brønnøysund. Nachmittags gehen wir zum Friedhof, wollen zum Grab unseres vor 3 Jahren verstorbenen Freundes Hörby, eigentlich Herbert. 2009 haben wir ihn kennengelernt und wiederholt auf der Insel Buholmen direkt gegenüber vom Gästehafen besucht. Damals war seine Frau kurz zuvor verstorben. In Bonn hatte er ein Delikatessengeschäft. Später hat er in eine reiche norwegische Familie eingeheiratet. Noch unterwegs beginnt es zu regnen. Leider finden wir den Grabstein nicht, an dem wir vor 2 Jahren waren. Zurück an Bord müssen wir uns umziehen. Abends lässt der Regen nach.

Mi. 27.07. und Do. 28.07 nach Sjørgjeslingen 64°44,7N 010°46,2E 63 sm

Am Vormittag gehen wir noch einmal zum Friedhof und finden das Grab. Auch heute gibt es eine traurige Sache. Die Kirchentür ist offen, voller Menschen, eine Beerdigung. Von unterwegs hat Heidi schon mit dem früheren Pastor telefoniert. Er sprach von der Beerdigungen zweier Jugendlicher, hätte keine Zeit für uns. Wir gehen ins Büro der Kirchengemeinde. Die Mitarbeiterin hat uns beim letzten Besuch zum Grab von Hörby geführt. Heute erzählt sie, zwei befreundete Mädchen, 15 und 16 Jahre alt, hätten sich eine nach der anderen erhängt. Wir warten das Ende der Beerdigung ab. Für einige Minuten sprechen wir mit dem Pastor. Dann besuchen wir Steinar Bastesen, den norwegischen Schwager von Hörby. Steinar ist in ganz Norwegen bekannt. Acht Jahre war er Parlaments-Abgeordneter in Oslo, hat drei Söhne, eine Tochter und Enkelkinder. Aus beruflichen Gründen kann bisher keiner die Insel Buholmen nutzen. Es ist schon 15:30 Uhr, als wir ablegen. Nach der längeren Ausfahrt kommt querab des Hut-Berges Torghatten achterlicher Wind auf. Um Mitternacht segeln wir an Leka vorbei. Dabei werden wir von einem größeren Segelboot überholt. Früh 4 Uhr passieren wir Rørvik. Der Gästehafen sieht voll belegt aus. Um 8 Uhr liegt der Leuchtturm Gjeslingen achteraus. Wir biegen nach StB ab und sind um 9 Uhr in dem alten Fischerdorf Sjørgjeslingen. Wir waren 2012 hier, kennen die enge Zufahrt vorbei an mehreren kleinen Inseln. Am Gästeschwimmsteg in der hinteren Bucht liegen ein Kutter und ein Motorboot. Trotz beengtem Raum versuche ich, rückwärts auf der dem Wind abgewandten Seite anzulegen. Erschwerend kommt hinzu, dass ich mit der durch den Rad-Effekt ungünstigen Bb-Seite an den Steg muss. Es klappt nicht auf Anhieb. Ich will noch weiter rückwärts fahren, um dann besser vorwärts anlegen zu können. Dazu komme ich nicht mehr. Als ich nach vorn sehe, ist Heidi zwischen Boot und Steg ins Wasser gefallen. Wir haben Glück im Unglück. Vom Motorboot kommt ein Paar gelaufen. Beide ziehen Heidi auf den Steg und nehmen mir die Leinen ab. An sich sind wir eingespielt, dass beim Anlegen keine weiteren Kommandos notwendig sind. Ohne Rückfrage und ohne Ansage von mir ist Heidi entgegen aller Gewohnheit abgesprungen, weil das Boot sich vom Steg entfernte, als ich rückwärts fuhr. Es hätte alles viel schlimmer ausgehen können. Das Boot war noch nicht fest. Am Steg ist keine Leiter. Ich hätte Heidi alleine kaum heraus ziehen können. Eine schlimme Folge bleibt für einige Zeit: eine schwere Prellung und Zerrung der Schulter und des Arms links. Heidi geht zu dem Servicegebäude im Ort, um zu duschen und die Sachen auszuspülen. Ich lege mich schlafen, habe die ganze Nacht Wache gemacht. Den ganzen Nachmittag regnet es. Der Hafen wird voll. Heidi sieht eine HR 43 „Cordelia“. Ich erkenne einen Mann mit einer markanten Jacke. Es ist Per Ragnar, den wir in diesem Jahr in Florø zunächst nicht erkannt hatten. Sein Heimathafen ist Namsos östlich von hier. Abends mache ich einen Rundgang und dabei Fotoaufnahmen. Ein junger Norweger spricht mich an. Er ist mit einem kleinen offenen traditionellen Holzboot unterwegs, rudern und mit einem kleinen Segel. Später sehe ich ihn bei seinem winzigen Boot.

Fr. 29.07. nach Stokkøy Marina 64°02,9N 009°56,6E 52 sm

In Sjørgjeslingen sind wir um 3 Uhr wach. Ich kann nicht wieder einschlafen. Wir machen Frühstück, legen um 5:40 Uhr möglichst leise ab. Noch zwischen den Inseln ziehen wir die Segel. Der Wind, anfangs SE, dreht achterlich auf NE und lebt tagsüber auf. Es ist eine glatte Überfahrt über die offene Folla. Bei der Buholmrassa bleiben wir außerhalb der Inseln. Erst vorbei am Leuchtturm Kaura biegen wir ins Innenfahrwasser ein. Aus dem engen Stokksund kommt die Hurtigrute „Nordkapp“. Wir segeln nordwestlich an Stokkøy vorbei. Gleich hinter der neuen 16 m-Brücke zur Nachbarinsel Vågsøy ist linker Hand die Stokkøy-Marina. Sie ist bisher in keinem Handbuch zu finden. Einen freien Platz finden wir weiter innen an einem Schwimmsteg. Bemerkenswert ist die Luxus-Dusche im Servicegebäude. Sowohl Heidi als später auch ich stehen zunächst im Trockenen. Irgendwie schafft sie es, mit lauwarmem Wasser zu duschen. An der Wand hängt eine norwegische Anleitung. Erst dann kapiere ich: der große Knopf ist wie ein Joystick durch Kippen zu bedienen. Weitere Knöpfe dienen zum Zuschalten zusätzlicher Düsen von oben oder von der Seite.

Sa. 30.07. Hafentag Stokkøy Marina

Nachts und am Vormittag regnet es. Der Wind steht von hinten ins Boot. Ich befestige eine zusätzliche dreieckige Plane quer im Cockpit. Bemerkenswert ist, alle anderen Gastboote in der Marina sind norwegische Segler, keine Motorboote. Ich repariere den Toaster, Wackelkontakt und eine defekte Lötstelle. Am Nachmittag wandern wir zu dem Ort Hosen an einer nahen Bade-Bucht mit Ferienhäusern, einem Restaurant und einem kleinen Motorbootklub. Trotz des kühlen Wetters mit Schauern nutzen Kite-Surfer den frischen Wind.

So. 31.07. nach Knarrlagsund 63°39,8N 009°04,8E 42 sm

Wir legen beizeiten um 7 Uhr ab. Bis mittags müssen wir kreuzen. Nachmittags dreht der Wind von S auf W. Nordwestlich von Hitra laufen wir in den Knarrlagsund ein. Hinter einer 17 m hohe Brücke ist eine moderne Marina mit vielen Motorbooten. Wir gehen in eine freie Box. Norwegische Segler aus Kristiansund, Håkon und Gun, helfen uns. Abends sind wir auf ihrem Boot. Sie geben uns Ratschläge für die Weiterfahrt.

Mo. 01.08. nach Hopsjøn 63°37,7N 008°43,2E 11 sm

Vormittags kaufen wir noch ein. Ein Mitarbeiter der Marina befragt uns. Es ist ein Deutscher aus Gera, der hier seit 9 Jahren arbeitet. Erst nachmittags legen wir ab. Es ist kein Wind. Unterwegs angeln wir. Es ist sehr mühsam, 4 Makrelen und 2 kleine Köhler. Durch den engen Dolmsund mit einer 16-m-Brücke, dabei Strom 2 kn von vorn, erreichen wir nach nur 11 sm das uns von 2012 bekannte Hopsjøn. Es gibt Gästeplätze an einem Bootsklub, preiswert, aber ohne Service. Wir gehen an den Schwimmsteg eines Restaurants mit Museums-Shop, ein alter Handelsplatz. Am Steg liegen auch alte traditionelle Holzboote.

Di. 02.08. Hafentag in Hopsjøn

Wir bleiben einen Tag. Ohne zusätzliche Bezahlung dürfen wir die Waschmaschine nutzen. Im Museums-Shop kaufen wir u. a. einen kleinen Sextanten aus Messing in einem formschönen lackierten Holzkasten, Preis 625,- Kronen. Nachdem ich ihn justiert habe, ist er voll funktionstüchtig. Bemerkenswert ist die Steinkirche des Ortes mit einer Kuppel, erbaut 1927.

Mi. 03.08. nach Veiholmen 63°31,7N 007°58,4E 25 sm

Unser heutiges Ziel ist die alte Fischersiedlung Veiholmen nördlich von Smøla. Die ersten 5 sm zwischen den Inseln fahren wir bei Wind von vorn mit dem Motor. Dann noch mal 5 sm kreuzen, bevor es auf die bewegtere Hustadvika geht. Die Einfahrt von NW durch den Sildsund nach Veiholmen ist sehr eng und nur wenige Meter tief. Zudem haben wir Niedrigwasser. Viele Eisenstangen mit „Händen“ weisen eindeutig den Weg. Der rundum geschlossene innere Hafen ist wie ein Kessel. Am Schwimmsteg liegen schon mehrere Boote in zwei Päckchen. Die Hälfte sind Motorboote. Wir liegen außen als viertes Boot. Der Insel-Archipel ist mit Smøla über viele kleine Brücken verbunden. Bei Sonnenschein machen wir abends einen Rundgang durch den interessanten Ort.

Do. 04.08. nach Håholmen 63°01,7N 007°23,8E 39 sm

Heute wollen wir über die Hustadvika. Während alle anderen auf den Booten noch schlafen, legen wir leise ab. Die Ausfahrt nach SE ist kürzer und breiter als die Einfahrt. Allerdings müssen wir noch ein Gebiet mit vielen kleinen Inseln umfahren, bevor wir auf direkten Kurs Richtung Bud gehen können. Der Wind ist den ganzen Tag nur schwach und variabel. Nach 3 Stunden mit Motor segeln wir vor Wind mit nur 2 bis 3 kn Fahrt. Die Segel schlagen in der Dünung. Nachmittags ändern wir den Kurs nach Håholmen. Mit noch 5 sm Motor durch eine enge Zufahrt von NW sind wir erst gegen 22 Uhr im Hafen. Auf der Insel mit etlichen traditionellen Holzhäusern ist ein Restaurant mit Hotelbetrieb und Konferenz-Zentrum. Dem Transport der Gäste dient ein großes offenes Holzboot mit Mast und wohl mehr symbolischem Rahsegel.

Fr. 05.08. nach Molde 62°44,0N 007°09,1E 34 sm

Nach dem gestrigen langen Segeltag kommen wir heute erst um 11 Uhr aus dem Hafen. Nach kurzer Motorfahrt fällt wieder die Lichtmaschine aus. Einer der in Inndyr gekauften Bolzen ist gebrochen. Die wahrscheinliche Ursache erkenne ich erst später in Hareid. Die Keilriemenscheibe fluchtet infolge des Montagefehlers einer Distanzscheibe nicht. Für den Rest der Fahrt montiere ich dort die Original-Lichtmaschine, die nur 50 A leistet. Bei leichtem achterlichen Wind aus Nord segeln wir den gesamten teils sehr engen Innenweg der Hustadvika bis Bud und um 16 Uhr dort vorbei, bis wir gegen 21 Uhr in Molde sind. Wir wissen, es kommt schlechtes Wetter und Sturm. Wegen des Wochenendes ist der Hafen größtenteils mit Motorbooten belegt. Wir finden nur Platz längsseit an einem größeren Boot, das an einem Ausleger des Schwimmstegs liegt. Heidi bringt abends noch Post zum Briefkasten, ich hole Geld vom Bankomat.

Sa. 06.08. nach Hareid 62°22,4N 006°02,0E 44 sm

Das schlechte Wetter kommt erst ab Sonntag. Wir nutzen diesen Tag für eine weitere Etappe Richtung Stadlandet. Kurz nach 5 Uhr verlassen wir Molde. Bei gelegentlichem Nieselregen müssen wir anfangs

kreuzen. Nachmittags bessert sich das Wetter. Ab 17 Uhr haben wir bei Ålesund Flaute. Die Bedingungen dort im Gästehafen haben uns bei den letzten Aufenthalten nicht gefallen. Wegen des Wochenendes werden auch hier viele Motorboote sein. Unser Ziel Ulsteinvik geben wir auf. Auf der Ostseite der selben Insel Hareidlandet liegt der Fährhafen Hareid. Touristisch bietet er zwar keine Attraktionen, die Gästeplätze des Bootsklubs liegen aber gut geschützt auf der Innenseite der Mole. Die Liegegebühr mit Strom ist 130,- Kr., Duschen und Waschmaschine kosten je 20,- Kr. zusätzlich. Für die Alternative Ulsteinvik steht im Handbuch möglicher Schwell bei SW-Wind.

So. 07.08. bis Mi. 10.08. Hafentage in Hareid

Wir sind 5 Nächte in Hareid. Immer wieder regnet es, zeitweise extrem stark, dazu Starkwind bis 30 kn im Hafen. Ein Rundgang führt uns nur bis zur Kirche des Ortes. Ein Museum gibt es 2 km nördlich in Brandal. Südlich von Hareid ist ein Denkmal, das an die Schlacht von Hjørungavåg 986 erinnert. Bei der Weiterfahrt am Donnerstag sehen wir es vom Wasser. Hintergrund sind historisch nicht eindeutig belegte Überlieferungen einer Seeschlacht zwischen Norwegern und Dänen. Am Mittwoch kommt ein norwegisches Segelboot in den Hafen. Es sind Segler aus Svolveaer, damit das dritte Boot aus dem dortigen Club, dem wir in diesen Jahr begegnen. Lars-Erik und Turlial waren mit ihrer SY „Sula Basana“ auf den Shetlands und Orkneys.

Do. 11.08. nach Ørsta 62°11,8N 006°07,5E 19 sm

Vormittags scheint nach langer Zeit wieder die Sonne. Bei der Weiterfahrt nachmittags ziehen Regenschauer durch, abends in Ørsta ist wieder Sonne. Nur 5 sm können wir mühsam kreuzend segeln. Die Bedingungen im Hafen sind bei 150,- Kr. Full-Service sehr angenehm.

Fr. 12.08. und Sa. 13.08. Hafentage in Ørsta

Die geschäftige Stadt beeindruckt mit vielen grünen Bäumen. Auf den nahen Bergkuppen liegt Neuschnee. Hier in der Kirche gibt es ein weiteres der fünf historischen Altarbilder von 1520 (siehe 11. Juli Røst). Auf der Treppe zum Büro der Kirchgemeinde begegnet uns ein Mann. Es ist der Kantor, ein Deutscher aus Forst. Seit mehreren Jahren lebt er hier. Er führt uns zur Kirche. Nun haben wir nur noch eines der Altarbilder nicht gesehen. Es befindet sich auf der kleinen Insel Grip bei Kristiansund. Daran sind wir jetzt schon vorbei.

So. 14.08. und Mo. 15.08. um Stadlandet nach Askvoll 61°20,8N 005°03,9E 101 sm

Wir starten erst mittags. Es ist kein Wind. Eine halbe Stunde später angeln wir, wechseln mehrfach den Standort. Nach drei Stunden haben wir nur einige kleinere Fische. Ab 15 Uhr kommt Wind auf. Über den Rovde- und den Hallefjorden kreuzen wir westwärts. Mit Wind um SW segeln wir zwischen den Inseln Kramsøya und Sandsøya nach NW hindurch und danach westwärts Richtung Stadlandet. In einem vielleicht unnötig großen Bogen kreuzen wir am Abend um das gefürchtete Kap. Der Wind frischt auf. Es ist um 22:30 Uhr bereits stockdunkel, als ich bei mehr als 20 kn Wind und Nieselregen beigestreift die Genua gegen Fock 1 wechseln muss. Wir haben hier schon unangenehmere Dünung erlebt. Auch die Bukken-Klippen umfahre ich sicherheitshalber. In Richtung auf die Untiefentonne Gamla Isbøye kann ich anliegen. Bei tief hängenden Wolken ist es stockdunkel. Die Leuchtfeuer mit ihren farbigen Sektoren sind aber gut zu auszumachen. Für die Kontrolle meines Kurses auf der elektronischen Seekarte geben sie eine zusätzliche Bestätigung. Kurz vor der Einfahrt in den Ulvsund wird der Wind zu schwach und kommt von vorn, also Motorfahrt. Das bleibt nahezu so für den Rest des Tages. Früh 4 Uhr passieren wir Maløy. Hinter der Brücke begegnen uns gleich zwei hell erleuchtete Hurtigruten-Schiffe auf Gegenkurs („Kong Harald“ und „Spitzbergen“). Sie begrüßen sich mit Scheinwerfer-Signalen, wollen die schlafenden Passagiere wohl nicht mit dem Signalthorn wecken. Die Hornelenklippe umrunden wir um 6 Uhr. Einen kurzen Segelversuch geben wir wieder auf. Permanent nieselt es unangenehm. Trotzdem fahren wir an Florø vorbei, wollen vorwärts kommen, hoffen aber erfolglos auf Wind. Um 16 Uhr legen wir in Askvoll an. Abends wird es freundlicher mit leichtem Wind, leider zu spät. Unterwegs will Heidi den Wallas-Diesellocher nutzen. Er zündet, geht aber nach einigen Minuten immer wieder aus. Ein Austausch der Elektronik-Leiterplatte ändert nichts. Möglicherweise ist der Temperatursensor der Brennkammer ausgefallen. Erst in Korshamn finde ich Zeit für eine weitere Fehlersuche. Meine Vermutung war richtig: es ist ein Drahtbruch in der Metallhülse des Peltier-Elements. Die Reparatur ist einfach, die Hülse mit ein gestecktem Draht neu quetschen.

Di. 16. 08 und Mi. 17.08. nach Espevaer 59°35,4N 005°09,2E 121 sm

Den Vormittag verbringen wir noch in Askvoll. Die Sonne scheint, kein Wind. Wir tanken Diesel, 55 Liter für 67 Motorstunden. So sparsam waren wir noch nie. Der Motor lief während der Fahrt oft nur im Leerlauf, um Strom für den Wechselrichter zum Kochen von Tee oder Kaffee zu erzeugen. Um 12 Uhr starten wir. Mit leichtem Wind aus NW nehmen wir Kurs nach SW in Richtung offene See. Dann geht es südwärts durch den Straumsfjorden westlich von Ytre Sula. Abends passieren wir die Insel Fedje, nachts sind wir im Hjeltefjord.

Um Mitternacht noch vor Bergen ist Flaute. Weiter geht es mit dem Motor. Früh südlich von Bergen geraten wir in potten dichten Nebel. Das einzige Mal in diesem Jahr schalte ich das Radar ein. Wir entscheiden uns, beim Marstein auf die offene See zu fahren. Die Sicht wird besser. Nur mühsame 9 sm können wir nachmittags segeln, Motor 44 sm. Gegen 18 Uhr erreichen wir die Insel Espevaer. Nur ein Norweger mit einer Hallberg Rassy liegt am Gästesteg. Vor 2 Jahren im Juli waren wir hier das fünfte Boot im Päckchen.

Do. 18.08. und Fr. 19.08. nach Korshamn 58°01,3N 007°00,1E 133 sm

Es folgt eine dritte Etappe mit Nachtfahrt. Wir starten gegen Mittag. Auf der sonst gefährlichen Sletta ist noch immer Flaute. Vorbei an Røvaer geht es auf die offene See westlich von Karmøy. Weiter draußen liegt die einzelne Insel Utsira. Nach 4 Stunden Motor, 16 sm, bemerke ich achterlichen Wind. Zum ersten Mal in diesem Jahr setzen wir den Spinnaker. Der Wind nimmt am Süden von Karmøy durch Kapeffekt zu. Von vorn haben wir Gezeitenstrom mit fast 2 kn. Mit 5,5 kn durchs Wasser laufen wir keine 4 kn über Grund. Dazu haben wir stark kabbeliges Wasser wegen Wind gegen Strom. Erst nach Mitternacht hinter Jaerens Rev ist der Strom gegen an vorbei. Eine Stunde später ist auch der Wind weg. Wir bergen den vom Tau triefend nassen Spi. Gegen Morgen können wir nur kurz 1,5 Stunden segeln, dann wieder Motorfahrt. Mittags, Egersund und Egerøy-Leuchtturm liegen achteraus, kommt Wind, jedoch aus SE gegen an. Wir kreuzen. Bei der Halbinsel Lista ist wieder Kapeffekt, Wind z. T. über 15 kn, und eine gemeine Welle. Dabei muss ich das Vorsegel wechseln. Hinter Lista mit Kurs auf Kap Lindesnes wird der Wind schwächer, die See ruhig. Wir kreuzen bis vor die Einfahrt nach Korshamn. Um 21 Uhr sind wir in einem schmalen Sund am kommunalen Gästesteg, keine Liegegebühr, trotzdem Strom und Wasser, aber keine Service-Einrichtungen.

Sa. 20.08. und So. 21.08. Hafentage in Korshamn

Für Kap Lindesnes ist stärkerer Wind aus SE und auch Regen angesagt. Wir machen Pause. Aus dem nahen Lyngdal kommen drei Motorboote. Heidi kauft ein und schreibt an einem Tisch vor dem Kaufmannsladen Ansichtskarten. Ein älterer Mann spricht sie an und erzählt schließlich von seiner unheilbaren Krankheit. Heidi lässt sich seine Adresse geben. Sie will ihm von Rostock schreiben. Nachmittags sucht sie nach einer Möglichkeit zum Duschen. In einer modernen Rorbuer-Anlage sind viele Ferienwohnungen aber keine öffentliche Dusche. Kurz entschlossen gehen wir auf die Suche nach dem Haus des neuen Bekannten. Wir fragen uns durch und werden freundlich empfangen. Wir bekommen Kaffee und dürfen duschen. Abends werden wir von den Motorbootfahrern eingeladen. Man interessiert sich für unsere Reisen und für unser früheres Leben in der DDR. Am Sonntag fahren die Motorboote nach Hause. Wir machen eine Wanderung auf der kleinen Insel. Nebenbei machen wir die Bekanntschaft eines Urlauber-Paares aus Bayern.

Mo. 22.08. und Di. 23.08. Skagerrak-Überquerung nach Strandby 57°29,6N 010°30,2E 141 sm

Der Wind hat von Ost auf Süd gedreht, ist aber noch lebhaft. Wir frühstücken in Ruhe vor dem Ablegen. Nach der engen südlichen Hafenausfahrt setzen wir die Segel. Bis zum Kap Lindesnes kreuzen wir. So dicht sind wir auf unseren Fahrten noch nie an diesem Kap vorbei gefahren. Im freien Wasser haben wir eine unangenehme Querwelle. Heidi liegt seekrank in der Kajüte. Mit halbem Wind laufen wir Maximal-Geschwindigkeit um 6 kn. Gegen Abend nimmt der Wind ab und dreht auf West. Um Mitternacht wechsele ich von Fock 1 auf Genua, ausgebaumt vor dem Wind. Mond und Sterne scheinen. Heidi übernimmt für 2 Stunden die Wache, vormittags noch einmal. So kann ich zwischendurch schlafen. Mit Frachtern, Schnellfähren und Fischern gibt es dank AIS-Empfänger keine Probleme. Am Dienstag 14 Uhr erreichen wir Skagens Rev. Um 18 Uhr sind wir in Strandby bei Frederikshavn. Hier wird wieder in Boxen mit Pfählen festgemacht. Freie Plätze haben grüne Schilder. Abends kommt der Hafenmeister. Gegen Pfand erhalten wir eine Chipkarte. Bezahlen kann man während der Öffnungszeiten auch in einem kleinen Kaffee. Die Toiletten und Duschen auf der Rückseite finden wir erst, nachdem wir den ganzen Hafen abgesucht haben. Eine Anleitung für die Dusche fehlt. Auf dem Display des Automaten ist nur „Karte einführen“ zu lesen. Es gibt noch Tasten, u. a. „Start“. Mit Karte läuft eine Zeitanzeige. Nach dem Ziehen der Karte läuft das warme Wasser endlos weiter, Anzeige: „1 Stunde“. An den Stromsäulen soll man die Steckdose auch mit der Chipkarte aktivieren. Ich stecke den Stecker in eine freie Steckdose, ohne die Chipkarte zu benutzen. Wir haben Strom bis zum nächsten Morgen, wohl ein unverbrauchtes Guthaben vom Vorgänger. Bei der Pfand-Rückerstattung hat das Duschen 2,50 DK gekostet, die Hafengebühr war 110,- DK.

Mi. 24.08. nach Vesterø auf Laesø 57°17,7N 010°55,4E 29 sm

Am Vormittag nutze ich das WLAN, um Fotos an die Schiffergilde in Berlin zu schicken. Heidi kauft ein. Mittags legen wir ab. Gegen 12 bis 14 kn Wind müssen wir kreuzen. Erst nach 19 Uhr erreichen wir Vesterø auf Laesø. Für knapp 20 sm direkte Distanz segeln wir 33 sm durchs Wasser in 6,7 Stunden. Üblicherweise bindet man in Vesterø mit auf dem Grund verankerten Muring-Heckleinen an. Jetzt Ende August ist reichlich Platz. Wir gehen längsseits und ändern das in den folgenden 2 Tagen nicht mehr.

Do. 25.08. und Fr. 26.08. Hafentage auf Laesø

Die Hafengebühr sind hier teure 210,- DK (28,-€), Bezahlung mit Kreditkarte am Automaten, Duschen und Waschmaschine mit Guthaben auf Chipkarte. An beiden Tagen nutzen wir unsere 15 kg schweren Bordfahrräder. Es ist das einzige Mal in diesem Jahr. In den nächsten Wochen habe ich Rückenbeschwerden, zu Hause akut einen Hexenschuss. Dort führt eine sofortige Physiotherapie wieder zur Besserung.

Sa. 27.08. nach Hals am Limfjord 56°59,4N 010°18,4E 35 sm

Freitag Abend dreht der Wind von S auf W. Es pfeift in den Wanten. Ab Sonntag wird es wieder schlechtes Wetter sein. Wir warten am Sonnabend Vormittag bis 11 Uhr. Dann kreuzen wir gegen den frischen Westwind und eine kurze Welle bei Wassertiefen unter 10 m. Wir können direkten Kurs auf Hals am Eingang zum Limfjord nehmen. Um 18 Uhr finden wir die letzte ausreichend breite Box. Am Sonntag wird wieder Platz, als viele Boote nach Aalborg in den Limfjord zurück fahren.

So. 28.08. und Mo. 29.08. Hafentage in Hals

Im Hafen lag schon ein deutsches Boot mit einem Segler-Ehepaar, Günther und Gertraude aus Schwerin. Wir laden sie abends zu uns an Bord ein. Durch den Limfjord, vorher über die Nordsee, kommt eine X-Yacht aus Wismar. Am Montag dreht der Wind von Süd auf West, Vorhersage 5 bis 6, Böen 7 Bft. Die Schweriner verlassen den Hafen. Wir treffen sie am nächsten Tag noch einmal in Grenaa. Am Nachmittag kommt die SY „Kanaloa“ mit Edith und Gerd aus Berlin in den Hafen. Wir kennen uns von früheren Norwegen-Reisen. Bei unserer Hinfahrt waren sie in Trondheim, jetzt eine Woche im Limfjord bei ihrer in Dänemark lebenden Tochter. Wir sehen uns noch zweimal, in Grenaa und Lohals auf Langeland.

Di. 30.08. nach Grenaa 56°24,3N 010°55,4E 43 sm

Wir starten um 8:20 Uhr. Die „Kanaloa“ und auch die X-Yacht aus Wismar sind schon weg. Wir segeln schnell mit raumem Wind und haben überwiegend Sonne. Um 16:30 Uhr laufen wir in Grenaa ein. Es gibt viele freie Plätze. Beim Bezahlen am Automaten vergesse ich, die Hafenkarte mitzunehmen, Verlust ca. 15 €. Die „Kanaloa“ ist schon da, die Schweriner auch noch, die schnelle X-Yacht ist weiter gesegelt.

Mi. 31.08. nach Sejerø 55°52,8N 011°08,1E 41 sm

Wir wollen vorwärts kommen. Bei SW-Wind können wir bis mittags Anlieger-Kurs segeln, dann müssen wir kreuzen. Gegen 18 Uhr sind wir im Hafen der kleinen schmalen Insel Sejerø. Nach Samsø weiter westlich hätten wir mehr kreuzen müssen. Hier spare ich 5 DK, weil ich eine Dusche finde, bei der warmes Wasser auch ohne Münzeinwurf kommt.

Do. 01.09. nach Lohals auf Langeland 55°08,1N 010°54,1E 56 sm

Wir erhalten per Handy eine Information von unserem Segelfreund Ernst von der SY „Aurora B.“. Er war langjähriger Norwegen-Segler. Unsere erste Begegnung hatten wir 2006 am Nordkap. Heute will er von Omø nach Lohals. Wir disponieren um, starten möglichst früh. Drei Stunden müssen wir hart kreuzen bis zum Leuchtturm Røsnaes Puller am Eingang zum Großen Belt. Am Nachmittag haben wir über eine Stunde Flaute. Mit Motor fahren wir auf der Westseite durch die Große-Belt-Brücke, Durchfahrtshöhe 18 m. Dabei begleiten uns vorübergehend 2 Schweinswale. Dann haben wir für 2 Stunden nochmals frischen Wind aus West. Im Hafen hat Ernst uns einen Platz in der Nachbarbox frei gehalten. Spät abends kommt auch die „Kanaloa“, 80 sm direkt von Grenaa. Beim Dunkelwerden ist der enge Hafen voll.

Fr. 02.09. nach Rudkøbing 54°56,5N 010°42,7E 21 sm

Trotz kräftigem Gegenwind verlassen wir auch heute den Hafen. Ich habe zum Kreuzen die Selbstwende-Fock angeschlagen. Die „Kanaloa“ und die „Aurora B.“ warten ab. Die 3 sm in der Tonnenreihe bei Svendborg fahren wir mit Motor gegen Wind und Strom. Gleich hinter der Brücke legen wir im Yachthafen von Rudkøbing auf Langeland an. Zu unserer Überraschung: an diesem Wochenende zahlen wir keine Hafengebühren. Alles ist frei, auch Strom und Duschen. Vor dem Abendessen mache ich einen Stadtrundgang für einige Fotoaufnahmen.

Sa. 03.09. nach Burgtiefe auf Fehmarn 54°24,8N 011°12,1E 52 sm

Wir starten heute wieder früh und wollen bis Fehmarn. Nach kurzer Motorfahrt können wir segeln. Allerdings müssen wir wieder kreuzen, Wassertiefe nur wenige Meter. Es gibt einige Regenschauer. In der engen Fahrrinne bei Marstal haben wir achterlichen Wind. Bei Bagenkop frischt es auf. Ich wechsele auf Fock 1. Nachmittags scheint die Sonne. Wieder mit Genua und raumem Wind segeln wir mit 5 bis 6 kn. Noch vor 18 Uhr sind wir in Burgtiefe. Unsere Freunde Erich und Siegrun und weitere Freunde vom Steg begrüßen uns traditionsgemäß mit Sekt. Wir werden zum Abendessen beim Chinesen eingeladen.

So. 04.09. Hafentag in Burgtiefe

Es ist wieder Regen und stärkerer Wind angesagt. Wir warten einen Tag ab. Das Mittagessen wünscht Heidi sich in einer bekannten Gaststätte nahe Staberhuk. Ansonsten sind wir die meiste Zeit auf der SY „Ariane“.

Mo. 05.09. zum SSV Rostock nach Hause 54°14,4'N 012°07,7'E 42 sm

Heute wollen wir nun endlich nach Rostock. Die Landtagswahlen am Vortag in Mecklenburg-Vorpommern haben wir leider verpasst. Mit Wind aus NE wird es ein harter Anliegerkurs. Der Wind weht durchgehend um 20 kn, eine Windstärke mehr als die angesagten 4 bis 5 Bft. Heidi wird seekrank. Obwohl ich in den letzten 2 Wochen zunehmend Rückenschmerzen habe, muss ich mich zum Wechsel der Genua gegen Fock 1 und Einreffen entschließen. Das geht dann begedreht besser als gedacht. Bei gefiertem Großsegel, fester Bullentalje und Autopilot auf Standby lueve ich an. Das Boot macht kaum noch Geschwindigkeit. Ich kann trotz des starken Seegangs aufs Vorschiff gehen und in Ruhe arbeiten. Um 15 Uhr sind wir vor der Mole von Warnemünde, um 17 Uhr in unserem Verein in Rostock Gehlsdorf. Wir bleiben die letzte Nacht an Bord.

Technische Probleme:

- Kohlekörner aus Wasserfilter verstopfen Schlauch;
- Wassertank undicht;
- Ausfall Lichtmaschine;
- zwei mal Bolzenbruch;
- Ausfall Toaster durch Wackelkontakte und defekte Lötstelle an einem Widerstand;
- Drahtbruch im Temperatur-Sensor des Wallas-Diesellochers.

